SCHADEN.NEWS











08.04.2020

ZU BESUCH BEIM TESLA-REPARATURPROFI

Immer häufiger werden Karosserie und Lackierabreiten an Elektro- und Hybridfahrzeugen durchgeführt. Ein Blick in die Zulassungsstatistik des Kraftfahrtbundesamtes zeigt, dass die Anzahl der E-Fahrzeuge stetig steigt. Allein im Januar 2020 gab es drei Prozent mehr Zuwachs als im Vormonat. Bei der Reparatur von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen gibt es jedoch einiges zu beachten – allem voran sind geschulte Mitarbeiter und die spezielle Ausrüstung unerlässlich. Diese Kriterien hat das Karosserie und Lackiercenter Vogel in Meschede bereits erfüllt. Der Betrieb ist ein sogenannter Tesla Approved Body Shop. Somit ist er legitimiert, alle K&L Arbeiten an Tesla Fahrzeugen durchzuführen und verfügt über entsprechende Expertise.

HERSTELLERVORGABEN UND SPEZIALWERKZEUG UNERLÄSSLICH

Heute steht die Reparatur eines verunfallten Tesla S auf dem Programm. Doch bevor die Arbeit startet, muss ein Mitarbeiter das Elektrofahrzeug stromlos schalten. Bei diesen Arbeiten und der anschließenden Überprüfung steht die Sicherheit an erster Stelle. Hochvolt-Schutzhandschuhe sowie entsprechendes Werkzeug sind hier obligatorisch, denn 400 Volt Gleichstrom können lebensgefährlich sein. Sollen Arbeiten an der Fahrzeugstruktur oder an den Achsen durchgeführt werden, muss der Fachmann den Akku ausbauen. Auch hierzu benötigt man wieder Spezialwerkzeug und wie bei vielen Arbeiten, Support über die sogenannte Tesla-Toolbox. „Grundsätzlich gilt auch, dass unsere Mitarbeiter bei Instandsetzungsarbeiten mit Spotter oder Schweißgerät vorsichtig sein

müssen. Denn wird nicht gemäß Herstellervorgaben und mit nicht freigegebenem Werkzeug gearbeitet, kann der Akku Schaden nehmen. Dann sind schnell mal 20.000 Euro zerstört“, erklärt Niklas Vogel, der den Betrieb in Meschede leitet.

MITARBEITER ERHALTEN SCHULUNGEN IN TILBURG

Doch wie wird ein Betrieb zum Tesla-Partner? Die Zertifizierung ist anspruchsvoll, erklärt der Karosserie- und Fahrzeugbaumeister. Das Unternehmen musste sich bei Tesla in Tilburg bewerben und in Ausrüstung für die Werkstatt investieren. „Diese neue Generation von Fahrzeugen verfügt über einen sogenannten Multi Material Mix, oder ist ganz aus Aluminium hergestellt“, erklärt Niklas Vogel. Das erfordere einen entsprechenden Invest. Kleben, Nieten, Stanzen, Aluschweissen, Spezialwerkzeug, Batterie-Montagewagen sowie Schulungen der Mitarbeiter und damit verbundene Ausfallkosten: „Wir haben zu Beginn eine sechsstellige Summe in die Grundausstattung investiert“, erklärt Niklas Vogel. Zu den Neuanschaffungen zählten unter anderem eine neue Richtbank, ein Batterieausbautisch, ein Elektromotorträger, ein Aluminiumschweißgerät, ein Aluminium-Ausbeulwerkzeug, die Stanznietzange Xpress 800 mit mehreren Aufsätzen und eine Hochvoltausstattung.

KOMMUNIKATION AUF ENGLISCH

Anschließend galt es einen Außendienstmitarbeiter von Tesla von der Qualität der Werkstatt zu überzeugen. Unter anderem sei es dem Unternehmen wichtig, dass Partnerwerkstätten einen modernen und aufgeräumten Eindruck machen – schließlich sind die E-Fahrzeuge aus Kalifornien Pioniere in Sachen Zukunftstechnologie und für viele Besitzer ein Prestigeobjekt. „Fünf unserer Mitarbeiter haben zudem an einer Weiterbildung teilgenommen“, erzählt Niklas Vogel. „Von S, über 3 bis x: Tesla hat für jedes Modell ein Fortbildungsprogramm entwickelt. Es besteht aus Onlinekursen, die Teilnehmer von zuhause aus über das Internet absolvierten. Hinzu kamen englischsprachige Lehrgänge, für die sie mehrere Tage nach Tilburg reisen mussten. Im Übrigen ist Englisch auch Geschäftssprache in der kompletten Kommunikation mit dem Hersteller“, berichtet der Betriebsleiter.

„ES IST EIN ANDERES ARBEITEN ALS AN STAHLKAROSSERIEN“

Nicht nur durch die Hochvolttechnik unterscheidet sich ein Tesla von herkömmlichen Autos. Auch die Karosserie ist alternativ aufgebaut. „Es ist ein anderes Arbeiten als an Stahlkarosserien“, erklärt Niklas Vogel. „Die Karosse eines Tesla besteht aus einem Multimaterialmix. Dazu zählen Aluminium und mehrere Stähle, die durch spezielle Fügeverfahren zusammengesetzt sind – durch Kleben, Nieten und Aluminiumschweißen.“ Ein Aufbau, in den sich die Mitarbeiter einarbeiten mussten. Zudem ist das Elektroauto mit Sensoren und Assistenzsystemen ausgerüstet. Und wie sieht es mit der Lackierung aus? Hier zeigt sich Tesla unkompliziert. „Ein Tesla ist vom Lackaufbau vergleichbar mit dem eines deutschen Premiumherstellers.“

E-MOBILITÄT IM AUFSCHWUNG: WERKSTATT REPARIERT ZEHN FAHRZEUGE PRO MONAT

Als das Karosserie & Lackiercenter Josef Vogel 2015 in das Tesla-Reparaturgeschäft eingestiegen ist, war E-Mobilität ein Nischenthema. Der Kundenkreis war klein, da die Premiummodelle X und S zwischen 90.000 und 150.000 Euro kosteten. Das änderte sich Ende 2018 mit dem Modell 3, das ab 50.000 Euro erhältlich war. Niklas Vogel: „E-Mobilität bekam Aufschwung und ist nun auch für viele Fahrer eines Golf oder BMW Touring interessant.“ Deswegen ist die Werkstatt heute gut ausgelastet. Niklas Vogel und seine Kollegen reparieren rund zehn Fahrzeuge pro Monat. Tendenz steigend – denn das Modell Y steht schon in den Startlöchern.

SCHRITTWEISE IN E-FAHRZEUG-INSTANDSETZUNG EINSTEIGEN

Das Geschäft mit der E-Mobilität kann sich also lohnen, wenn die Werkstatt es richtig anpackt. Vor Aktionismus warnt Niklas Vogel jedoch: „Es kann nicht jeder auf diesen Zug aufspringen – das Geschäftsmodell muss einfach zum eigenen Unternehmen passen. Schnell hat man sich da verfahren, dann kostet es erst richtig Geld.“ Betrieben, die in das Geschäftsfeld einsteigen wollen, gibt Niklas Vogel einige Tipps mit auf den Weg: „Meine Empfehlung lautet, zunächst einen Mitarbeiter langsam

für die Reparatur an E-Fahrzeugen zu spezialisieren. Der Hochvoltschein allein reicht da meiner Meinung nach nicht aus.“ Er fügt hinzu: „Für den oder die Mitarbeiter sollte der Betrieb das umfangreiche Angebot an Schulungen ausnutzen, die der Markt bietet. Und dann nach und nach in die notwendigen Werkzeuge zu investieren. So wächst der Betrieb an den Anforderungen – erkennt jedoch, wann das Geschäft vielleicht noch eine Nummer zu groß ist.“